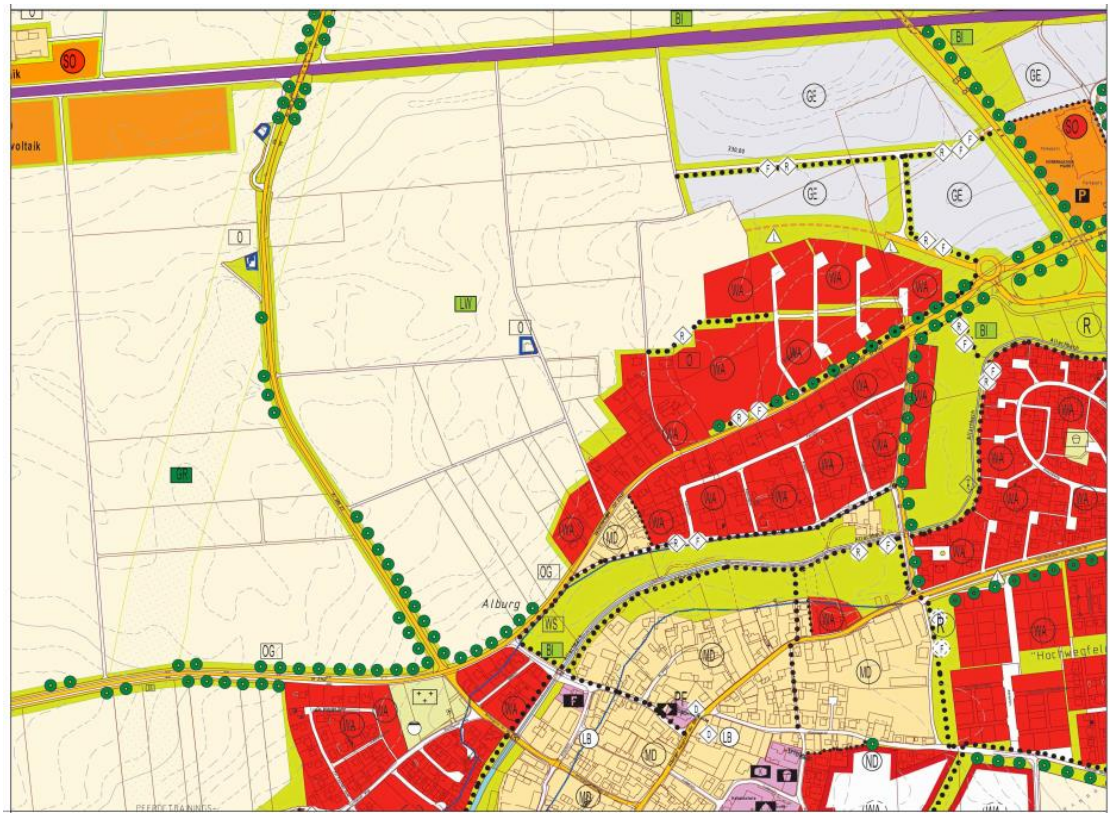
STADT **STRAUBING**

Flächennutzungs- und Landschaftsplan 23. Änderung „Ortsumfahrung Alburg“

Begründung



Unmaßstäblicher Auszug des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes
(rechtswirksam seit 13.07.2006, Planungsstand 22.02.2018)

Fassung vom 05.01.2022

INHALT

1. Aufstellung und Planung 3

2. Planungsanlass und Geltungsbereich 3

3. Ziele und Zwecke der Änderung 4

4. Beschreibung des Planungsumgriffs 6

5. Variantenuntersuchung 8

5.1 Raumstruktur/ Landwirtschaft 9

5.2 Straßenbauliche und verkehrstechnische Beurteilung 10

5.3 Lärmschutz 10

5.4 Flächenbedarf 11

5.5 Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten 11

5.6 Bodendenkmäler/ Kulturgüter 12

5.7 Natur und Landschaft 12

5.8 Artenschutz 13

5.9 Landschaftspflegerische Begleitplanung 14

5.10 Baukosten 14

5.11 Anzahl der benötigten Grundstücke 14

5.12 Zusammenfassende Bewertung 15

6. Anlagen 16

6.1 Übersichtslageplan Trassenvarianten M 1:5.000
(Sehlhoff GmbH, Straubing, Juni 2015)

6.2 Vorplanung Ortsumfahrung Alburg – St 2142, Fortführung
(Sehlhoff GmbH, Straubing, 17. Juni 2015, geänderte Fassung vom 22.01.2019)

6.3 Verkehrsgutachten (Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH,
März 2013)

6.4 Auszug aus dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern, Dringklichkeitsliste
(Oktober 2011)

Begründung

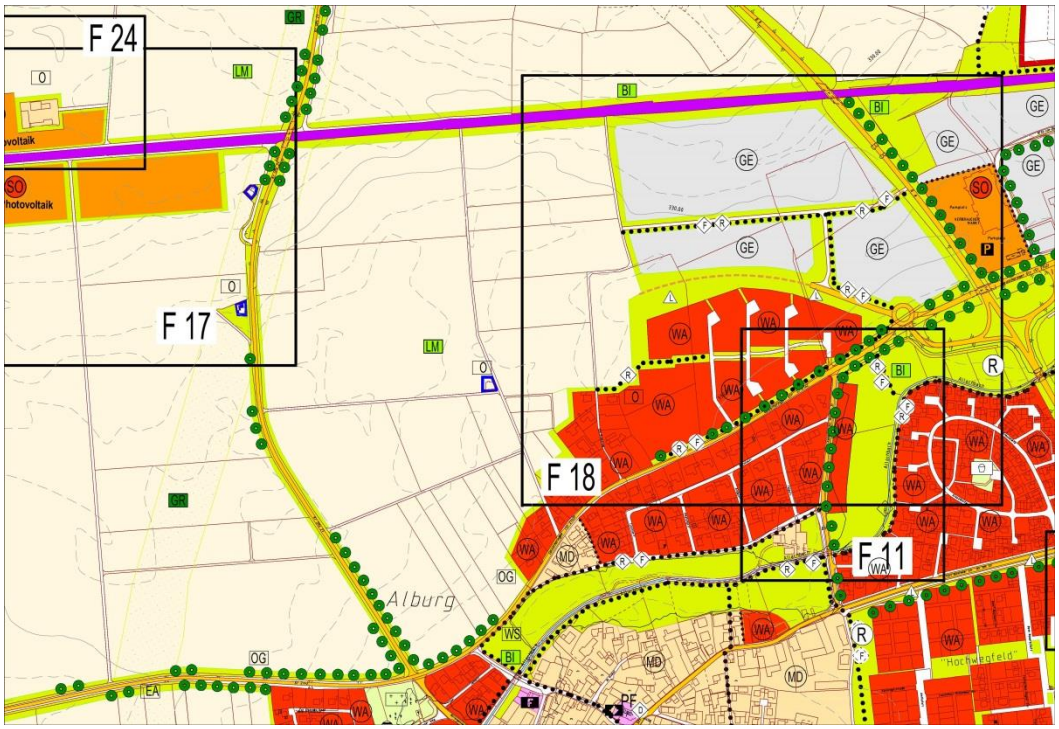
1. Aufstellung und Planung

Der Stadtrat der Stadt Straubing hat in seiner Sitzung am 01.02.2016 beschlossen, das 23. Änderungsverfahren des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes durchzuführen.

2. Planungsanlass und Geltungsbereich

Mit dem seit 03.04.2014 rechtswirksamen FNP- Änderung Nr. 18 war die Zielsetzung verbunden, neben der Vorbereitung zur Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen auch die Auslagerung der St 2142 - Ortsdurchfahrt Alburg – als Ortsumfahrung für den Ortsteil (im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern Stand Oktober 2011 in Stufe 2 geführt) darzustellen. Dadurch soll der nördliche Teil Alburgs vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Aus verfahrensrechtlichen Gründen konnte dieser Teil der Flächennutzungsplanänderung seitens der Regierung von Niederbayern jedoch nicht genehmigt werden.
Das nun eingeleitete Verfahren entspricht der bisherigen Zielstellung und hat zum alleinigen Inhalt, den Trassenkorridor für den westlichen Teil dieser Ortsumfahrung zu definieren. Damit kann durch die Stadt Straubing ein aus dem FNP entwickelter Bebauungsplan für den Straßenbau aufgestellt und eine von den im Straßenausbauplan definierten Prioritäten unabhängige, vorgezogene Umsetzung der Ortsumfahrung erreicht werden.

Der erste Abschnitt der geplanten Ortsumfahrung östlich des Ortsbereichs Alburg wurde im räumlichen Zusammenhang mit der Ausweisung und Erschließung des Gewerbeparks Alburg und des Wohngebietes Am Kronsteig überplant und teilweise bereits gebaut.



Unmaßstäblicher Auszug des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes
(rechtswirksam seit 13.07.2006, Planungsstand 22.02.2018)
mit Darstellung der bisherigen Änderungen F11, F17, F18 und F 24 im Bereich Alburg

Die von der FNP-Änderung Nr. 23 betroffene Änderungsfläche beträgt ca. 7,9 ha und umfasst jeweils Teilflächen der Flurnummern 623, 633, 634, 635 (Flurweg), 636, 637, 638 (Flurweg), 746, 747 (Flurweg), 748 (Flurweg) 750, 751, 752 (Flurweg), 757, 758/2, 759, 760, 761, 762, 906, 907, 908 (Kreisstraße SRs 21) sowie 601/7 (St 2142), alle Gemarkung Alburg. Dieser Geltungsbereich wird durch den im Lageplan der FNP-Änderung dargestellten Rahmen definiert.

Die Flächenverteilung stellt sich wie folgt dar:
Trassen-Korridor für Fahrbahn und Lärmschutzeinrichtungen mit einer Breite von rund 30 m zuzüglich beidseits je etwa 20 m Spielraum = ca. 70 m Breite gesamt.

Luftbild, unmaßstäblich, ergänzt

3. Ziele und Zwecke der Änderung

Mit der 23. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes soll der für die Stadt Straubing am besten geeignete Trassenkorridor für die Umgehung Alburg festgelegt werden. Durch die geplante Nordumfahrung Alburg kann die gewünschte Verkehrsverlagerung aus der wohngeprägten Ortslage hinaus erzielt werden. Gleichzeitig kann die Strecke durch Entschärfung von Gefahrenstellen (Einmündung SRs 21, innerörtliche Verkehrsgefährdung) verkehrstechnisch verbessert und die Sicherheit erhöht werden.

Die Auslagerung des Durchgangsverkehrs auf der viel befahrenen Geiselhöringer Straße (St 2142), die den Hauptzubringer zur Stadt aus dem westlichen Umland (Labertal) darstellt, ist lang erklärtes städtisches Ziel und Wunsch der Anlieger.
Bei Realisierung der geplanten Ortsumgehung Geiselhöring ist durch Verkehrsverlagerungen im Labertal von einer weiteren Zunahme des Durchgangsverkehrs für Alburg auszugehen.

Ebenso wird diese Verkehrsroute zukünftig wichtiger, da sie auch einen „Zubringer“ zur B15 neu darstellt (Anbindung nach Landshut/München).

Im Zuge der Baugebietsausweisung Gewerbepark Alburg/ WA Am Kronsteig wurde 2012 von der Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, München, eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Basis der Berechnungen bildete das Kfz-Aufkommen der im Jahre 2005 durchgeführten Verkehrszählung. Die Verkehrsbelastung lag auf der Geiselhöringer bei 6.250** - 8.700*** Kfz/ 24h und auf der Alburger Hauptstraße bei 5.150**** Kfz/ 24 h.
Für 2020 wird ohne Ortsumfahrung Alburg (Planfall 4b*) eine Verkehrsbelastung von ca. 6.400** - 9.150*** Kfz/ 24h für die Geiselhöringer Straße (St 2142) und von 6.350**** Kfz/ 24 h für die Alburger Hauptstraße prognostiziert.
Mit Realsierung der Ortsumfahrung – und trotz Ausweisung der gewerblichen und wohnbaulichen Siedlungsgebiete - wird laut Prognose für den Planfall 3b* das Verkehrsaufkommen auf der Geiselhöringer Straße auf ca. 850** – 3.200*** Kfz/ 24h und auf der Alburger Hauptstraße auf ca. 5.300 Kfz/ 24h gesenkt werden können.

*	bei kompletter Bebauung des Allgemeinen Wohngebietes sowie kompletter Bebauung des Gewerbegebietes mit Schichtbetriebsunternehmen, Baumarkt, Tankstelle und Schnellrestaurant
**	Geiselhöringer Straße zwischen Einmündung Georg-Kelnhofer-Str. und Kreisverkehr
***	Geiselhöringer Straße westl. der Einmündung Georg-Kelnhofer-Str.
****	Alburger Hauptstraße westlich der Einmündung Georg-Kelnhofer-Straße

Diese Maßnahme ist entsprechend im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt (Stand 2013) enthalten. Die hierin formulierte weitergehende Zielsetzung ist eine langfristige Verbesserung der Anbindung des Straubinger Ostens mit dem Labertal. Hierzu ist die Führung der Ortsumfahrung Alburg mit Anschluss an die Bundesstraße 8 am Kreisverkehr Geiselhöringer Straße nach Süden und die dortige Ausleitung auf den Südring (Verlängerung des Alfred-Dick-Ring von der Landshuter Straße bis zur B8 geplant) bis zum Hirschberger Ring (Anbindung Gewerbegebiete Ittlinger/ Schlesische Straße) bzw. über das Areal am Erletacker (Gewerbe- und Sondergebiet) und die SRs 12 an das Industrie- und Hafengebiet Straubing-Sand. Diese in beide Richtungen bestehende Verkehrsbezüge belastet heute große Teile des dicht besiedelten Stadtgebiets.

Der Bau der Ortsumfahrung Alburg St 2142 ist im derzeit gültigen Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern in Stufe 2 (zweite Dringlichkeit mit einem geplanten Bau nach 2025) enthalten. Der erste Abschnitt östlich von Alburg wurde im räumlichen Zusammenhang mit der Ausweisung des Gewerbeparks Alburg (FNP-Änderung Nr. 18) von der Stadt Straubing bereits in Eigenleistung umgesetzt. Ein Kreisverkehr als Anschluss an die Geiselhöringer Straße und ein rund 170 m langes Teilstück der Ortsumfahrung zur Erschließung des Gewerbegebietes wurden 2014 errichtet.

Die Zielvorgaben der Landschaftsplanung hinsichtlich des Aufbaues straßenbegleitender Baumreihen behalten weiterhin Gültigkeit. Konkrete grünordnerische Maßnahmen hierzu sind in der vertiefenden Planung (Bebauungs- und Grünordnungsplan bzw. landschafts-pflegerischer Begleitplan) zu treffen.

4. Beschreibung des Planungsumgriffs

Landschaftsraum und Verkehrsanbindung

Der Landschaftsraum im Planungsumfeld wird wesentlich durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie durch Anlagen der Verkehrsinfrastruktur geprägt. Im Norden verläuft die Bahnlinie Passau-Obertraubling, im Osten die Bundesstraße 8 Passau – Regensburg. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Kreisstraße SRs 21 verbindet im Westen von Alburg die St 2142 mit der B 8 und darüber hinaus mit der SRs 10 (Flugplatz Wallmühle, Westtangente/ Staustufe Kagers).

Die weitläufigen, landwirtschaftlich genutzten Flächen werden von mehreren Flurwegen durchzogen, sind aber kaum durch naturnahe Landschaftselemente unterbrochen oder gegliedert. An Gebäuden sind nördlich des Ortsbereichs von Alburg bis zur Bahnlinie lediglich zwei Anwesen an der SRs 21 sowie ein landwirtschaftliches Nebengebäude auf Fl.Nr. 746 vorhanden. Diese sind im FNP als Streubebauung/ Bauliche Fehlentwicklung im Außenbereich gekennzeichnet. Abgesehen von den Gehölzbeständen bei den beiden Anwesen und Böschungshecken an der SRs 21 im Bereich der Bahnüberführung sind keinerlei Gehölzstrukturen vorhanden. Das Gelände ist schwach wellig mit Höhenlagen zwischen rund 330 und 335 m ü. NN.

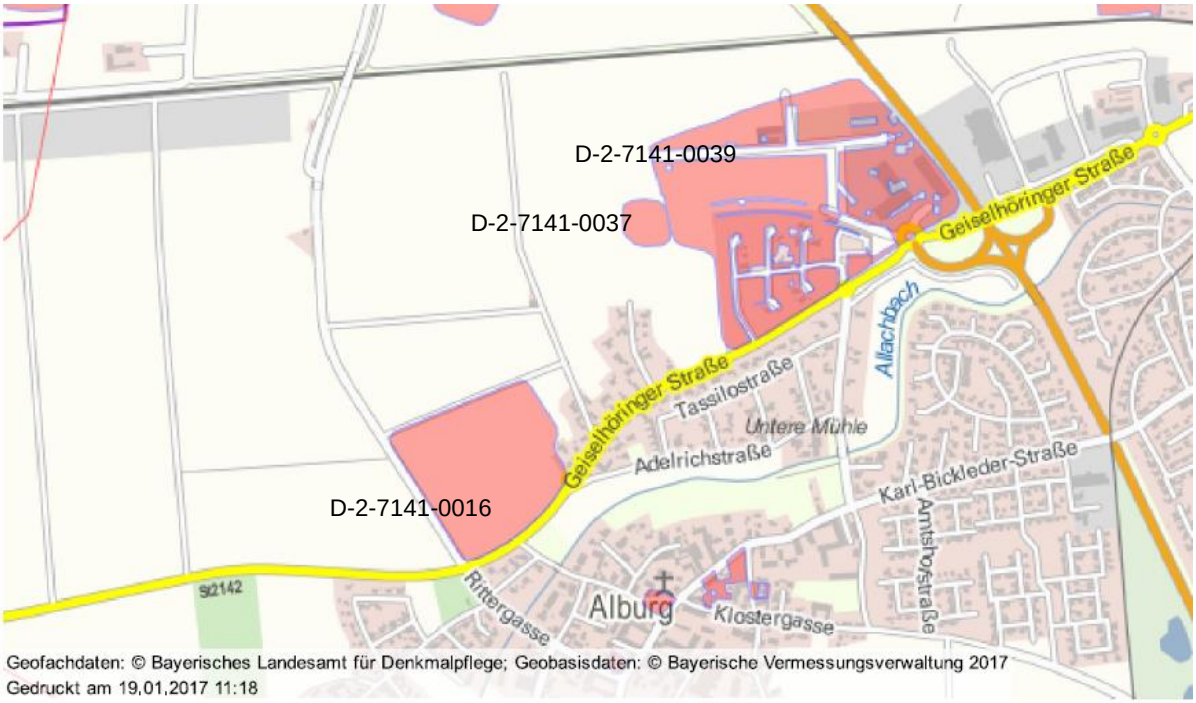
Bodendenkmäler

Im Planungsbereich liegen nach gegenwärtigem Kenntnisstand folgende Bodendenkmäler:

D-2-7141-0037: Brandgräber und/oder Siedlung vor-und frühgeschichtlicher Zeitstellung.

D-2-7141-0039: Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung, u.a. der Münchshöfener und der Altheimer Kultur, der späten Latènezeit, der römischen Kaiserzeit und der Völkerwanderungszeit. Bestattungsplatz vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung, u.a. der Schnurkeramik und der Hallstattzeit.

D-2-7141-0016: Siedlung der römischen Kaiserzeit (wohl Villa rustica).



Bodendenkmäler, aus Bayerischer Denkmal-Atlas, unmaßstäblich, Nummern ergänzt

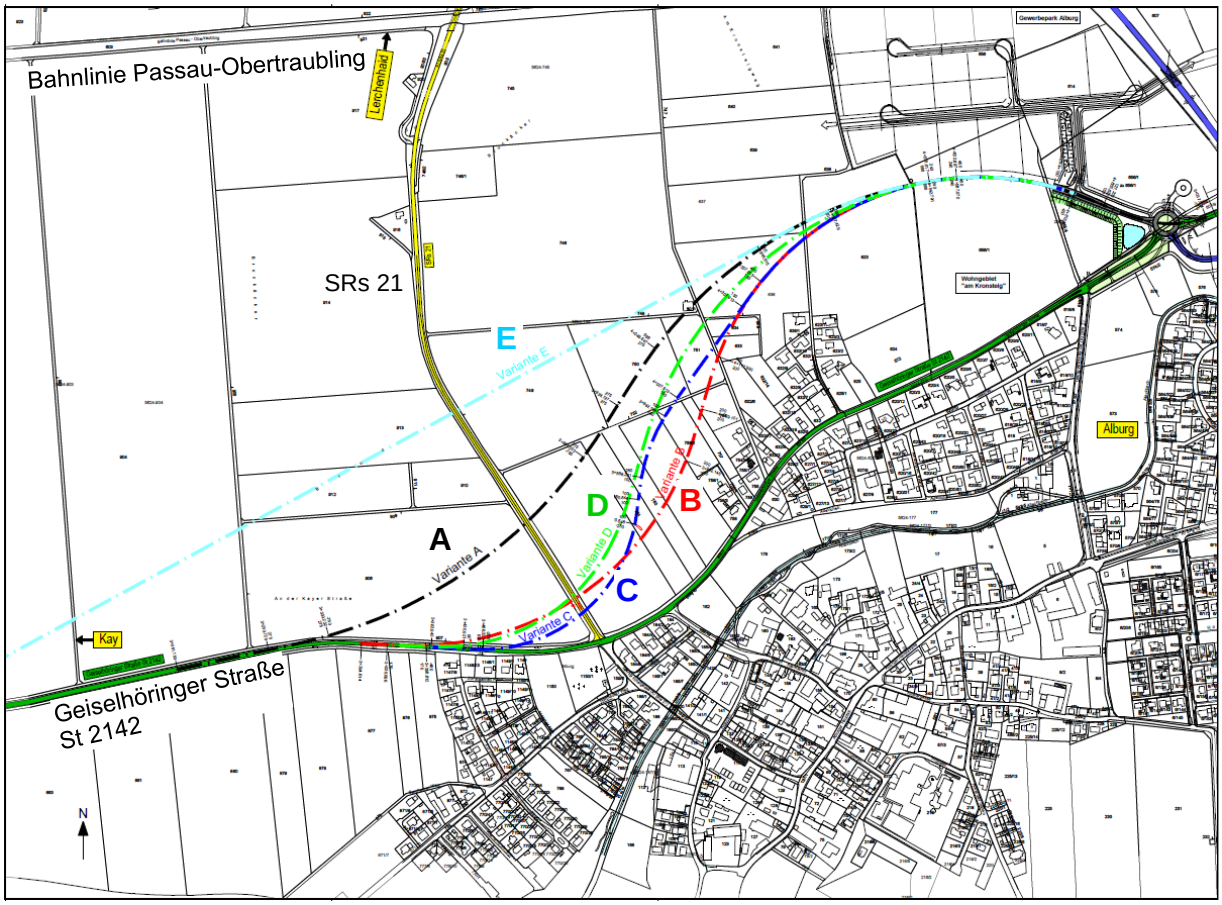
Im Bereich von ausgewiesenen Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürfen Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7.1 DSchG. Durch Auflagen kann verlangt werden, dass der Empfänger der Erlaubnis auf seine Kosten Maßnahmen zum Schutz von bekannten bzw. „begründet vermuteten“ Bodendenkmälern durchführen muss oder/und dass er Bodendenkmäler in einer den Ansprüchen der Archäologie entsprechenden Weise durch fachlich ausreichend qualifizierte Personen ausgraben und dokumentieren lässt. Der ungestörte Erhalt vor Ort besitzt jedoch Priorität. Ein Vorhabensträger hat vorrangig alles zu tun, um eine Beeinträchtigung, Veränderung resp. eine Zerstörung von Bau- und Bodendenkmälern in einem Planungsgebiet zu vermeiden.

Kayer Senke

Nördlich des geplanten Trassenkorridors - teils südlich, teils nördlich der Bahntrasse - verläuft eine Geländemulde, die sogenannte Kayer Senke. Voraussetzung für die Trassierung der möglichen Umfahrungsvarianten war, dass dieser für den Niederschlagswasserabfluss eines relativ großflächigen Einzugsgebietes relevante Bereich in dieser Funktion nicht beeinträchtigt wird. Die Kayer Senke wird durch den Trassenkorridor nicht tangiert. Im Bereich der geplanten Straße befindet sich jedoch die letzte freie Zone, die die Möglichkeit bietet, Niederschlagswasser aus der Kayer Senke (zusätzlich zu den beiden weiter östlich bereits vorhandenen Ableitungskanälen) über unbebautes Gelände in den Allachbach zu leiten. Um diese Option auch künftig offen zu halten, ist im Rahmen der konkreten Projektplanung über notwendige Maßnahmen zu entscheiden (z.B. Vorsehen von möglichen Durchlässen).

5. Variantenuntersuchung

Als Grundlage für die Festlegung der Straßentrasse im FNP/ LP wurde für die St 2142 - Ortsumfahrung Alburg - eine Vorplanung in Frage kommender, geeigneter Trassenvarianten durch das Büro Sehlhoff GmbH, Straubing erstellt (Planung vom 17. Juni 2015). Es wurden fünf mögliche Trassen entwickelt und verkehrstechnisch darlegt.



Übersichtslageplan Trassenvarianten (Büro Sehlhoff GmbH), unmaßstäblich

Die Varianten A, B und C wurden verkehrstechnisch bereits weitgehend ausgeplant. Bei der Variante D erfolgte bislang keine genauere Planung des Trassenverlaufs, da die Trassierungselemente ähnlich den Varianten A und B sind. Auch bei der Variante E wurde auf eine Detailplanung verzichtet, da sie – bereits ohne genauere Betrachtung – als in vielerlei Hinsicht ungünstigste Lösung zu beurteilen war. Für die Anbindung der Trassen an die Kreisstraße SRs 21 wäre jeweils ein Rechtsversatz mit Linksabbiegestreifen vorgesehen, um die Übersichtlichkeit zu verbessern und die Unfallgefahr zu verringern. Grundsätzlich wäre hier jedoch jeweils auch die Ausbildung eines Kreisverkehrs denkbar.

Die Trassenvarianten wurden dem Staatlichen Bauamt Passau – Service-Stelle Deggendorf (SBA) vom Büro Sehlhoff GmbH vorab zur Begutachtung vorgelegt. Laut Stellungnahme des SBA (Schreiben-Mail vom 15.12.2015) wäre die aus verkehrstechnischer Sicht günstigste Variante A zu bevorzugen. Diese Beurteilung und die seitens des SBA für die übrigen Varianten angeführten Schwächen wurden in der Bewertungsmatrix (s.u.) berücksichtigt.

Bewertung der Trassenvarianten

Alle Varianten knüpfen im Osten von Alburg an das im Zuge der Gewerbegebietserschließung bereits erstellte Teilstück an und münden westlich der SRS 21 wieder in die St 2142. Die zu querende Kreisstraße SRs 21 (gelb) wird dabei jeweils über einen Versatz bzw. einen Kreisverkehr angebunden.

Die o.g. fünf Trassenvarianten werden im Folgenden bewertet in Bezug auf die Kriterien
- Raumstruktur/ Landwirtschaft
- Straßenbau
- Lärmschutz
- Flächenbedarf
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten
- Bodendenkmäler/ Kulturgüter
- Natur und Landschaft
- Artenschutz
- Kosten
- Anzahl der erforderlichen Grundstücke

Variante A (schwarz)
Baulänge ca. 1,64 km

Variante B (rot) - ortsnah
Baulänge ca. 1,45 km

Variante C (dunkelblau) - ortsnah
Baulänge ca. 1,35 km

Variante D (grün) – zwischen A und B
Baulänge ca. 1,35 km

Variante E (hellblau)- ortsfern
Baulänge ca. 2,29 km

Noch ortsfernere Varianten wurden nicht in Betracht gezogen, da hier Linienführung / Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer, Flächenverbrauch, Kosten und Beeinträchtigung der Kayer Senke noch ungünstiger als bereits bei Variante E zu beurteilen wären.

5.1 Raumstruktur / Landwirtschaft

Alle Trassenvarianten erfüllen den raumordnerischen Grundsatz, das Netz der Staatsstraßen leistungsfähig zu erhalten und bedarfsgerecht zu ergänzen. Unter dem Kriterium Raumstruktur sind auch die mit der Trassenführung verbundenen Beeinträchtigungen einer praktikablen landwirtschaftlichen Nutzung sowie die insofern zu erwartende Akzeptanz durch die Grundstücksnutzer bzw. –eigentümer zu betrachten.
Dem Erhalt von gut bewirtschaftbaren land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen wird bei den Varianten C und D am besten Rechnung getragen. Bei Variante B ist der Zerschneidungseffekt bei den Flurstücken Nr. 759, 760 und 761 größer. Variante A zerschneidet mehrere große landwirtschaftliche Grundstücke diagonal und erfordert zudem den Abbruch der landwirtschaftlichen Lagerhalle auf Fl.Nr. 746. Bei Variante E wird durch die deutlich größere Ausbaulänge am meisten hochwertige landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen und durch die ungünstige Zerschneidung von Grundstücken beeinträchtigt.

5.2 Straßenbauliche und verkehrstechnische Beurteilung

Verlauf und Prognoseverkehr sowie die Ausführung der Anschlüsse und Knotenpunkte ist bei allen Varianten ähnlich. Lt. Büro Sehlhoff sind daher gravierende Unterschiede in der verkehrstechnischen Beurteilung nicht gegeben. Variante A ermöglicht die verkehrstechnisch beste Linienführung. Variante E beinhaltet eine lange Gerade. Diese ist eher ungünstig zu beurteilen, da für Autofahrer das Abschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten entgegenkommender Fahrzeuge erschwert wird und somit die Unfallgefahr zunimmt.

Das Staatliche Bauamt Passau – Service-Stelle Deggendorf (SBA) beurteilt die Trassen wie folgt (Schreiben mit E-Post vom 15.12.2015):

- Variante A: ohne Einschränkungen positiv zu beurteilen,
- Variante B: Einschränkung der Anfahrsicht des SRs 21-Anschlusses und noch näher zu prüfender Sichtschattenbereich durch Kuppe, Lage sehr nahe an der Wohnbebauung,
- Variante C: lange Zwischengerade ist abzulehnen; Einschränkung der Anfahrsicht des SRs 21-Anschlusses und noch näher zu prüfender Sichtschattenbereich durch Kuppe,
- Variante D: Radienfolge von 600 m auf 300 m ist grenzwertig,
- Variante E: lange Gerade ist grenzwertig.

5.3 Lärmschutz

Es ist davon auszugehen, dass zumindest bei den ortsnahen Varianten Lärmschutzmaßnahmen (Wall- oder Wandausbildung, Höhe in Abhängigkeit des Abstandes zum Immissionsort) zum Schutz der bereits bestehenden Bebauung des Ortsteils Alburg erforderlich sind. Eine detaillierte Lärmschutzberechnung ist auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung weder hinlänglich konkret möglich, noch erforderlich. Konkrete Maßgaben zur Ausbildung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (Art, Höhe) ergeben sich erst auf Basis detaillierter Ausbauplanungen bzw. im Falle der Bebauungsplanung.

Es wird davon ausgegangen, dass bei entsprechender Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen bei allen Varianten die gesetzlichen Lärmgrenzwerte zu den nächstgelegenen Immissionsorten eingehalten werden können. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch auch der psychologische Effekt, den diese Straße als potenzielle Störung der Wohnqualität auslöst. So ist davon auszugehen, dass eine von der bestehenden Wohnbebauung entferntere Trasse eher akzeptiert wird, als eine ortsnahe. Diesen Aspekt erfüllt die Variante E, gefolgt von A am besten. Variante B wäre insofern am ungünstigsten zu bewerten. Hier wirkt sich allerdings positiv aus, dass Lärmschutzmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Immissionsort (zur vorhandenen Wohnbebauung) akustisch wirkungsvoller sind, als bei größeren Entfernungen.

Die beiden Streusiedlungs-Anwesen westlich der SRs21 liegen in einem Abstand von mindestens 470 m bzw. 570 m zur Außenkante des Trassenkorridors. Das nördlichere Anwesen befindet sich zudem jenseits der Dammausbildung für die Bahnüberführung. Inwieweit hier Auswirkungen noch relevant sind und ob ggf. Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind, ist im Zuge der konkreten Projektplanung festzulegen.

5.4 Flächenbedarf

Lt. Aufstellung Büro Sehlhoff (gesamter Straßenkörper - Fahrbahn inkl. Entwässerung, Böschungen, Lärmschutzmaßnahmen, Knotenpunkt SRs 21 als Rechtsversatz)

Variante A (schwarz)	ca. 5,31 ha	Rangfolge:	4
Variante B (rot)	ca. 4,82 ha		3
Variante C (dunkelblau)	ca. 4,51 ha		2
Variante D (grün)	ca. 4,50 ha		1
Variante E (hellblau)	ca. 7,40 ha		5

Die Varianten C und D sind somit am flächensparendsten, Variante E verbraucht mit Abstand am meisten Fläche. Bei Variante A ist zusätzlich negativ zu berücksichtigen, dass das große Flurstück Nr. 906 im Westen von Alburg diagonal durchschnitten wird. Dadurch wird die landwirtschaftliche Nutzung stark eingeschränkt, so dass davon auszugehen ist, dass ungünstig geschnittene Restflächen zusätzlich erworben werden müssen. Außerdem wird bei Variante A das landwirtschaftliche Nebengebäude auf FlNr. 746 in Anspruch genommen, so dass hierfür ggf. eine Fläche für dessen Ersatzbau zu berücksichtigen sein könnte.

5.5 Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten

Im vorliegenden Bauleitplanverfahren werden keine Bauflächen ausgewiesen. Im Sinne einer vorausschauenden Stadtplanung sollen für den Stadtteil Alburg jedoch die Optionen für eine bedarfsgerechte Entwicklung von Bauflächen in die Beurteilung mit einzubeziehen. Dies erfolgt auch unter dem Gesichtspunkt, die vorhandenen Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen künftig und im Hinblick auf den demografischen Wandel erhalten zu können. Die Bereitstellung von zugeordnetem Wohnbauland und der damit verbundene Bevölkerungszuzug unterstützen dies. Potentiale der Innenentwicklung sind in Alburg nur in geringem Umfang vorhanden. Die Flächen zwischen dem Ortsrand und der Bahntrasse sind – unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte wie z.B. Bahnlärm, Ableitung von Niederschlagwasser, Archäologie usw. - für die Siedlungsentwicklung potentiell geeignet. Die notwendige Anbindung an bestehende Siedlungsstrukturen (Ortsränder) und die Qualität der städtebauliche Arrondierung des Ortsteils Alburg sind dabei wesentliche Beurteilungsfaktoren.

Einer möglichen Erweiterung des Gewerbeparks nach Westen stehen die untersuchten Trassenvarianten nicht entgegen.
Ein Überschreiten der Ostumfahrung mit wohnbaulichen Siedlungsentwicklungen vorausgesetzt, schränkt die ortsnächste Variante B den diesbezüglichen Entwicklungsspielraum am meisten ein. Die Varianten C und D sind ähnlich zu beurteilen, wobei D noch etwas mehr Spielraum bietet als C. Bei Variante A eröffnet dagegen deutlich mehr Flächenpotenzial, das sich im Bereich des östlich ausgewiesenen Siedlungsbereiches Am Kronsteig bewegt. Die Variante E hält so gesehen am meisten wohnbauliches Entwicklungspotential vor, wobei hier durchaus die Frage einer städtebaulichen Ortsverträglichkeit formuliert werden kann.

5.6 Bodendenkmäler/ Kulturgüter

Auf § 7 Denkmalschutzgesetz wird verwiesen.

Alle untersuchten Trassenvarianten tangieren bekannte Bodendenkmäler (siehe Punkt 4). Die insgesamt als ungünstigste Lösung einzustufende Trasse E verläuft außerhalb der Nr. 16, berührt aber ebenfalls die Nummern 37 und 39. Die Variante A durchschneidet die Nr. 16 in geringerem Umfang als die Varianten B, C und D.
Aufgrund der Nähe zu den bekannten und dargestellten Bodendenkmäalern sind alle anderen von der Trassierung betroffenen Flächen denkmalrechtliche vermutungsflächen.

Die konkrete Projektierung und die Umsetzung des Straßenbaus sind archäologisch zu begleiten (Sondagegrabungen im Bereich der Vermutungsflächen und möglicherweise Ausgrabung). Die betroffenen Bodendenkmäler müssen in den betroffenen Bereichen ausgegraben und dokumentiert werden.

Sonstige Kulturgüter sind im Planungsumgriff nicht vorhanden.

5.7 Natur und Landschaft

Im Bestand stellt sich das gesamte Gebiet nordwestlich von Alburg als ausgeräumte Agrarlandschaft dar, begrenzt bzw. durchschnitten von Verkehrstrassen (Bahnlinie im Norden, B 8, St 2142, Kreisstraße SRs 21). Geschützte Flächen nach Naturschutzrecht oder wertvolle Biotope sind nicht vorhanden. Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat neben der Flächenversiegelung insbesondere der Lärmschutzwall. Es wird zur Einschränkung von Sichtbeziehungen kommen, möglicherweise z.T. auch auf die Stadtsilhouette. Dies ist jedoch bei allen Trassenvarianten der Fall. In Bezug auf mögliche Eingriffe in das Ortsbild und die Ortsrandgestaltung sind alle Trassen daher ähnlich zu bewerten.

Ausschlaggebendes Kriterium für Eingriffe in Natur und Landschaft ist daher der Flächenverbrauch (siehe Pkt. 5.4 Flächenbedarf). Demgemäß ist der Ausgleichsbedarf für die Varianten C und D am geringsten, für E am höchsten.

Bei allen Varianten könnten Teilabschnitte der St 2142 (Geiselhöringer Straße am westlichen Ortsende von Alburg) sowie der SRs 21 (bei Ausbildung des Knotenpunkts als Rechtsversatz) rückgebaut und somit die Bodenversiegelung reduziert werden. Dies sind (durchschnittlichen Asphaltbreite 6 m):

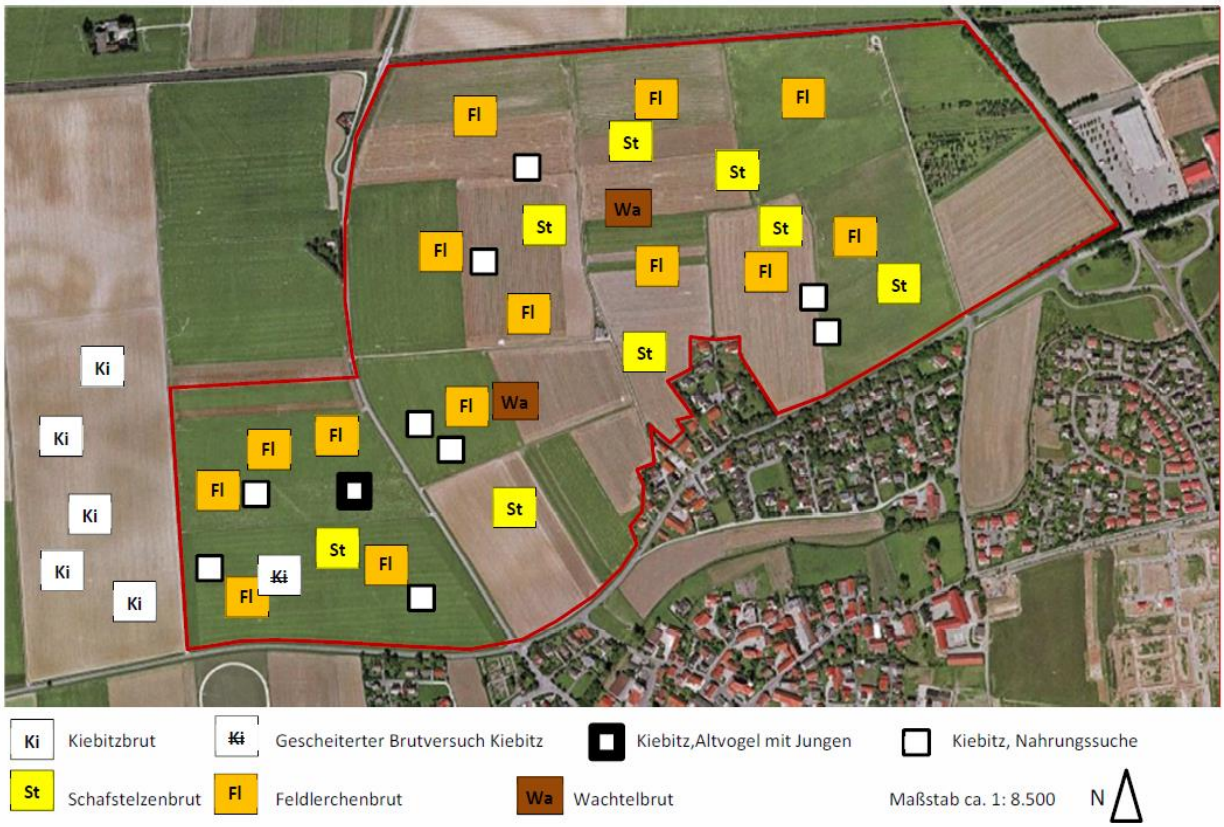
- bei Variante A rund 740 lfm
- bei Variante B rund 400 lfm
- bei Variante C rund 340 lfm
- bei Variante D rund 400 lfm (ähnlich Var. B)
- bei Variante E: nicht bezifferbar, da nicht ausgeplant,

Damit verringern sich die Unterschiede in der Eingriffsschwere etwas, die Reihenfolge bleibt jedoch gleich.

Zur Ermittlung des Ausgleichsbedarfs ist bei Straßenbauvorhaben zwar grundsätzlich die BayKompV einschlägig. Da es sich hier um ein Bauleitplanverfahren handelt, muss jedoch für die Beurteilung der Eingriffsschwere auf die Schutzgüter und zur Feststellung des Ausgleichsbedarfs gemäß Leitfaden zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung vorgegangen werden.

5.8 Artenschutz

Besonders zu berücksichtigen ist das Potenzial der Ackerflächen für naturschutzrelevante Vogelarten der Agrarlandschaft. Im Zuge der Baugebietsausweisung Gewerbepark Alburg/ WA Am Kronsteig wurde 2011 eine Brutvogelkartierung durch das Büro Flora und Fauna, Regensburg durchgeführt, die die geplante Weiterführung der Ortsumgehung Alburg mit umfasste.



Karte Brutvogelkartierung, Büro Flora + Fauna, Regensburg, 2015, unmaßstäblich

Im Planbereich wurden zahlreiche Brutstätten der naturschutzrelevanten Vogelarten Kiebitz, Schafstelze, Feldlerche und Wachtel vorgefunden. Somit sind durch die geplante Ortsumfahrung Alburg Arten betroffen, die nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie geschützt sind. Dies bedeutet, dass durch Projekte, die in die Lebensräume dieser Vogelarten eingreifen, sich deren Lebensbedingungen nicht verschlechtern dürfen. Um dies zu gewährleisten müssen vor Beginn der Baumaßnahme vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchgeführt werden, die die ökologische Funktionalität des Lebensraumes sicherstellen.

Bei den ortsnahen Varianten B, C und D ist der Eingriff am geringsten und in etwa vergleichbar. Mit den Varianten A und E sind entsprechend stärkere Eingriffe verbunden. Neben der reinen Flächeninanspruchnahme ist auch der Zerschneidungseffekt der Landschaft zu berücksichtigen, da dieser Auswirkungen auf den Lebensraum der Arten hat. Ebenso ist das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen einzubeziehen und zu prüfen, ob dadurch ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für die Agrarvögel gegeben ist.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind also bei allen Varianten, entsprechend der Eingriffsschwere, erforderlich. Die Flächen für die CEF-Maßnahmen müssen im Umfeld des Eingriffes liegen. Eine konkrete Darstellung von Umfang und Art der notwendigen Maßnahmen ist erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (B-Plan) bzw. der konkreten Straßenplanung möglich und erforderlich.

Eine möglichst frühzeitige Prüfung geeigneter Maßnahmen und Verfügbarkeit geeigneter Grundstücksflächen ist jedoch zweckdienlich, da mit dem Straßenbau erst begonnen werden darf, wenn die nötigen CEF-Maßnahmen ausgeführt sind und deren ökologische Wirksamkeit nachgewiesen ist.

5.9 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Der Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Stadt Straubing sieht für die wichtigen Ortsstraßen als Entwicklungsziel eine landschaftliche Einbindung in Form von Alleen, Baumreihen und Gehölzpflanzungen vor. Eine Begrünung im Umfeld der Umgehungsstraße ist bei jeder Variante notwendig. Im Zuge der konkreten Projektplanung wird eine landschaftspflegerische Begleitplanung erstellt, die diese Pflanzmaßnahmen festlegt.

5.10 Baukosten

Lt. Schätzung Büro Sehlhoff (brutto, ohne Baunebenkosten und Grunderwerb; für Ausgleichsmaßnahmen wurden für alle Varianten pauschal € 30.000 netto angesetzt)

Variante A (schwarz)	ca. 2.501.000 €	Rangfolge:	1
Variante B (rot)	ca. 2.594.000 €		2
Variante C (dunkelblau)	ca. 2.711.000 €		4
Variante D (grün)	ca. 2.645.000 €		3
Variante E (hellblau)	ca. 3.664.000 €		5

Zwischen den Varianten A bis D beträgt die Differenz nur etwa 8 %. Variante E weicht im Vergleich zur günstigsten nach oben um 47 % ab.

Für die Varianten A und B ist der Ausgleichsbedarf höher als für C und D, daher werden auch die Kosten für Ausgleichsmaßnahmen höher sein.

Die Kosten für den **Grunderwerb** können noch nicht beziffert werden, sie stehen aber in Relation zum Flächenbedarf (siehe 5.4). Die bei den geschätzten Baukosten günstigste Variante A liegt dabei auf Rang 4. Zudem dürfte sich bei Variante A die Flächenzerschneidung von Fl. Nr. 906 und die Inanspruchnahme des Nebengebäudes auf Fl.Nr. 746 kostensteigernd auswirken.

5.11 Anzahl der benötigten Grundstücke

Dass die Ortsumgehung Alburg in naher Zukunft realisiert werden kann, hängt nicht unwesentlich davon ab, inwieweit eine rasche Einigung mit den Eigentümern bezüglich des Erwerbs der benötigten Grundstücksflächen zu erzielen ist. Je mehr Grundstücke benötigt werden, desto höher ist der Aufwand für Grundstücksverhandlungen und die Ausarbeitung von Verträgen und umso höher ist das Risiko von Verzögerungen. Daher wird auch die Anzahl der benötigten Grundstücke als Kriterium in die Bewertung einbezogen.

Variante A (schwarz)	10 Grundstücke	Rangfolge:	1
Variante B (rot)	13 Grundstücke		4
Variante C (dunkelblau)	12 Grundstücke		3
Variante D (grün)	11 Grundstücke		2
Variante E (hellblau)	11 Grundstücke		2

5.12 Zusammenfassende Bewertung

In der folgenden Tabelle ist die oben verbal argumentativ dargestellte Bewertung in einer Matrix zusammengefasst. Diese gibt einen Überblick über die Eignung der Trassen bezogen auf die jeweiligen Kriterien.

1 = Kriterium wird gut erfüllt
5 = Kriterium wird schlecht erfüllt

Bewertungs-Kriterien	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E
Raumstruktur/Landwirtschaft	4	3	2	2	5
Straßenbau	1	4	5	4	4
Lärmschutz	2	2	3	3	1
Flächenbedarf	4	2	1	1	5
Städtebaul. Entwicklung	2	4	4	3	1
Bodendenkmäler	3	4	4	4	2
Natur und Landschaft	3	2	1	1	5
Artenschutz	4	3	3	3	5
Kosten	2	2	3	3	5
Anzahl erf. Grundstücke	1	4	3	2	2
Summe Punktzahl	26	30	29	26	35
Mittelwert	**2,60**	**3,00**	**2,90**	**2,60**	**3,50**

Anmerkung: bei Variante A wurde bei den Kriterien Flächenbedarf und Kosten ein Abschlag wegen der ungünstigen Grundstückszerschneidung von Fl.Nr. 906 und wegen der Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Lagerhalle auf Fl.Nr. 746 um jeweils eine Stufe vorgenommen.

Davon ausgehend, dass die planerische und technische Umsetzung in enger Abstimmung mit dem Straßenbau (Staatl. Bauamt Passau) bei allen Trassenvarianten erreicht werden kann, ist eine entsprechende Gewichtung einzelner Analyseparameter, die aus Sicht der Stadt Straubing die Chance auf eine Realisierbarkeit in absehbarer Zeit erhöhen, angezeigt. Bei doppelter Gewichtung der dabei besonders relevanten Parameter Raumstruktur/ Landwirtschaft, Kosten, Anzahl der erforderlichen Grundstücke sowie Artenschutz ergeben sich folgende Werte für die betrachteten Trassenvarianten:

Bewertungs-Kriterien	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E
Raumstruktur/Landwirtschaft	8	6	4	4	10
Straßenbau	1	4	5	4	4
Lärmschutz	2	2	3	3	1
Flächenbedarf	4	2	1	1	5
Städtebaul. Entwicklung	2	4	4	3	1
Bodendenkmäler	3	4	4	4	2
Natur und Landschaft	3	2	1	1	5
Artenschutz	8	6	6	6	10
Kosten	4	4	6	6	10
Anzahl erf. Grundstücke	2	8	6	4	4
Summe Punktzahl	37	42	40	36	52
Mittelwert	**2,64**	**3,00**	**2,86**	**2,57**	**3,71**

Die Qualität der bisher den Planungsüberlegungen zugrunde gelegte Trasse A hat sich demnach bestätigt. Sie liegt nur unwesentlich hinter dem Bewertungsergebnis der Variante D zurück. Um die bei dieser Variante besonders ins Auge stechenden Nachteile (Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Lagerhalle auf Fl. Nr. 746, diagonale Zerschneidung des großen Flurstücks Nr. 906 westlich der SRs 21) zu umgehen, wurde die Variante D entwickelt, die sich in Summe dann als am besten bewertete Trassierung herausstellte.

In der Zusammenschau aller Bewertungskriterien stellt sich also die Variante D als die Geeignetste dar.
Variante D wird daher in den Flächennutzungsplan übernommen. Für den gesamten Straßenkörper mit Fahrbahn, Banketten, Entwässerung, ggf. notwendigen Böschungen sowie den Flächen für Lärmschutz (analog der Festsetzungen im Bebauungsplan „Gewerbepark Alburg/ WA Am Kronsteig“ angenommen: Wall mit 5 m Höhe über Oberkante Fahrbahn) ist eine ein Breite von rund 30 m erforderlich. Um für die verbindliche Bauleitplanung bzw. die detaillierte Trassenplanung, für Anwandwege und ökologische Ausgleichs- und grünordnerische Begleitmaßnahmen ausreichend Spielraum zu haben, werden beidseits 20 m Breite zugegeben. Im FNP wird der Trassenkorridor daher mit etwa 70 m Breite dargestellt.

6. Anlagen

6.1 Übersichtslageplan Trassenvarianten M 1:5.000
(Sehlhoff GmbH, Straubing, Juni 2015)

6.2 Vorplanung Ortsumfahrung Alburg – St 2142, Fortführung
(Sehlhoff GmbH, Straubing, 17. Juni 2015, geänderte Fassung vom 22. Januar 2019)

6.3 Verkehrsgutachten (Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH,
März 2013)

6.4 Auszug aus dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern, Dringklichkeitsliste
(Oktober 2011)

Hinweis Umweltbericht:

Der Umweltbericht zur 23. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes bildet einen gesonderten Teil der Begründung.